Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
9 — 95000 — 5502/63

Bonn, den 18. November 1963

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (6. Änderung)

nebst Begründung (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend sind die Bundesminister für Verkehr und der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 260. Sitzung am 12. Juli 1963 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Mende

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (6. Änderung)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 10. Januar 1959 (Bundesgesetzbl. I S. 9), geändert durch das Gesetz über Zuständigkeiten in der Luftverkehrsverwaltung vom 8. Februar 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 69), wird wie folgt geändert:

I. Änderungen von Vorschriften des Ersten Abschnitts:

1. In § 1 Abs. 2 wird das Wort „Hubschrauber" durch das Wort „Drehflügler" ersetzt.

2. a) § 2 Abs. 6 erhält folgende Fassung:

   „(6) Deutsche Luftfahrzeuge dürfen den Geltungsbereich dieses Gesetzes nur mit Erlaubnis verlassen. Die Erlaubnis kann mit Auflagen verbunden und befristet werden."

   b) § 2 Abs. 7 erhält folgende Fassung:

   „(7) Luftfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes eingetragen und zugelassen sind, dürfen nur mit Erlaubnis in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einfliegen oder auf andere Weise dorthin verbracht werden, um dort zu verkehren. Die Erlaubnis kann allgemein oder für den Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden. Der Erlaubnis bedarf es nicht, soweit ein Abkommen zwischen dem Heimatstaat und der Bundesrepublik Deutschland oder ein für beide Staaten verbindliches Übereinkommen etwas anderes bestimmt."

3. a) In § 21 Abs. 2 werden die Sätze 2 und 3 durch folgenden Satz 2 ersetzt:

   „Sie sind zur Beförderung von Personen und Sachen verpflichtet, wenn

   1. den geltenden Beförderungsbedingungen und den behördlichen Anordnungen entsprochen wird,
   2. die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist,
   3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Unternehmen nicht abwenden konnten und deren Auswirkungen sie auch nicht abzuhelfen vermochten."

   b) In § 21 wird nach Absatz 2 folgender neuer Absatz 3 eingefügt:

   „(3) Die Genehmigungsbehörde kann die Unternehmen auf ihren Antrag ganz oder teilweise von den Verpflichtungen nach Absatz 2 befreien, wenn ihnen die Weiterführung des Betriebes oder die Durchführung der Beförderungen nicht zugemutet werden kann. Die Genehmigung erlischt, wenn die Unternehmen von den Verpflichtungen zur Aufrechterhaltung des Betriebes und der Durchführung von Beförderungen im ganzen dauernd befreit werden."

   c) Der bisherige Absatz 3 des § 21 wird Absatz 4.

4. Nach § 23 wird folgender § 23a eingefügt:

   „§ 23a

   Für den Betrieb der Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz nicht im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben, kann die Genehmigungsbehörde zur Herstellung und Gewährleistung der Gegenseitigkeit über die Vorschriften der §§ 20 bis 23 hinaus der Art und Wirkung nach gleiche Beschränkungen festsetzen, denen Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz im Geltungsbereich dieses Gesetzes haben, im Heimatstaat jener Unternehmen unterliegen."

5. a) § 25 Abs. 1 Satz 2 wird gestrichen.

   b) In § 25 Abs. 2 erhalten die Sätze 1 und 2 folgende Fassung:

   „Absatz 1 gilt nicht für Landungen von Luftfahrzeugen, wenn

   1. der Ort der Landung infolge der Eigenschaften des Luftfahrzeuges nicht vorausbestimmbar ist oder
   2. die Landung aus Gründen der Sicherheit oder zur Unfallhilfe erforderlich ist.

In diesem Falle ist die Besatzung des Luftfahrzeugs verpflichtet, dem Berechtigten über Namen und Wohnsitz des Halters, des Luftfahrzeugführers sowie des Versicherers Auskunft zu geben; bei einem unbemannten Luftfahrzeug ist sein Halter zu entsprechender Auskunft verpflichtet."

c) In § 25 Abs. 4 werden die Worte „Absatz 1 Satz 1 und 3, Absatz 2 und 3" durch die Worte „Absätze 1 bis 3" ersetzt.

6. a) In § 30 Abs. 1 Satz 1 werden die Worte „der Bundesgrenzschutz und die Polizei" durch die Worte „der Bundesgrenzschutz, die Polizei sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen" ersetzt.

b) In § 30 Abs. 2 erhalten die Sätze 1 und 2 folgende Fassung:

„Die Zuständigkeiten der Verwaltungsbehörden und höheren Verwaltungsbehörden auf Grund dieses Gesetzes werden für den Dienstbereich der Bundeswehr und, soweit völkerrechtliche Verträge nicht entgegenstehen, der stationierten Truppen durch Dienststellen der Bundeswehr nach Bestimmungen des Bundesministers der Verteidigung wahrgenommen. Der Bundesminister der Verteidigung erteilt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr die Erlaubnisse nach § 2 Abs. 7 und § 27 Abs. 1 und 2 auch für andere militärische Luftfahrzeuge."

7. a) § 31 erhält folgenden neuen Absatz 1:

„(1) Die Aufgaben des Bundes nach diesem Gesetz werden, soweit es nichts anderes bestimmt, von dem Bundesminister für Verkehr, der Bundesanstalt für Flugsicherung, dem Luftfahrt-Bundesamt oder einer anderen von dem Bundesminister für Verkehr bestimmten Stelle wahrgenommen."

b) Die bisherigen Absätze 1, 2 und 3 des des § 31 werden Absätze 2, 3 und 4.

c) Im neuen Absatz 2 Nr. 2 des § 31 wird das Wort „Privathubschrauberführer" ersetzt durch die Worte „nicht berufsmäßige Führer von Drehflüglern".

d) Im neuen Absatz 2 Nr. 11 des § 31 wird das Wort „Hubschraubern" ersetzt durch das Wort „Drehflüglern".

e) In den neuen Absätzen 3 und 4 des § 31 werden die Worte „Absatzes 1" und „Absatz 1" durch die Worte „Absatzes 2" und „Absatz 2" ersetzt.

8. a) § 32 Abs. 1 Nr. 9 erhält folgende Fassung:

„9. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Einrichtung und Aufhebung von Luftsperrgebieten und von Gebieten mit Flugbeschränkungen,".

b) In § 32 Abs. 1 wird nach Nummer 9 folgende Nummer 9 a eingefügt:

„9a. die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung und den Widerruf der in diesem Gesetz vorgesehenen Genehmigungen, Zulassungen und Erlaubnisse sowie Befreiungen hiervon,".

c) In § 32 Abs. 1 wird folgender neuer Satz 2 eingefügt:

„Der Bundesminister für Verkehr kann in den Rechtsverordnungen nach Satz 1 Ausnahmen von der in diesem Gesetz vorgeschriebenen Zulassung von Luftfahrtgerät und Einholung einer Erlaubnis sowie von der Pflicht zur Führung des Staatsangehörigkeitszeichens und der besonderen Kennzeichnung zulassen, soweit die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere die Sicherheit des Luftverkehrs, nicht beeinträchtigt werden."

d) In § 32 Abs. 1 letzter Satz wird die Zahl „9" ersetzt durch die Zahl „9 a".

e) § 32 Abs. 3 Satz 3 erhält folgende Fassung:

„Der Bundesminister für Verkehr kann die Befugnis, die zur Durchführung der Verhaltensvorschriften nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 sowie die zur Durchführung der Bau-, Prüf- und Betriebsvorschriften notwendigen Einzelheiten zu regeln, auf die Bundesanstalt für Flugsicherung und das Luftfahrt-Bundesamt übertragen."

f) In § 32 Abs. 4 werden nach dem Wort „Bestimmungen" die Worte „über den Kreis der Personen, die eines Flugfunkzeugnisses bedürfen, und" eingefügt.

g) § 32 Abs. 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die zur Durchführung dieses Gesetzes und der dazu ergangenen Rechtsverordnungen notwendigen allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der in § 31 Abs. 2 bezeichneten Aufgaben bedürfen der Zustimmung des Bundesrates."

II. Änderungen von Vorschriften des Zweiten Abschnitts:

9. § 37 erhält folgende Fassung:

„§ 37

(1) Der Ersatzpflichtige haftet für die Schäden aus einem Unfall

a) bei Luftfahrzeugen bis eintausend Kilogramm Gewicht bis zu einhundertfünfunddreißigtausend Deutsche Mark,

b) bei Luftfahrzeugen mit mehr als eintausend Kilogramm bis sechstausend Kilogramm Gewicht bis zu einhundertfünfunddreißigtausend Deutsche Mark zuzüglich einhundertundacht Deutsche Mark je Kilogramm des eintausend Kilogramm übersteigenden Gewichts,

c) bei Luftfahrzeugen mit mehr als sechstausend Kilogramm bis zwanzigtausend Kilogramm Gewicht bis zu sechshundertfünfundsiebzigtausend Deutsche Mark zuzüglich siebenundsechzig 50/100 Deutsche Mark je Kilogramm des sechstausend Kilogramm übersteigenden Gewichts,

d) bei Luftfahrzeugen mit mehr als zwanzigtausend Kilogramm bis fünfzigtausend Kilogramm Gewicht bis zu einer Million und sechshundertzwanzigtausend Deutsche Mark zuzüglich vierzig 50/100 Deutsche Mark je Kilogramm des zwanzigtausend Kilogramm übersteigenden Gewichts,

e) bei Luftfahrzeugen mit mehr als fünfzigtausend Kilogramm Gewicht bis zu zwei Millionen und achthundertfünfunddreißigtausend Deutsche Mark zuzüglich siebenundzwanzig Deutsche Mark je Kilogramm des fünfzigtausend Kilogramm übersteigenden Gewichts.

Gewicht ist das für den Abflug zugelassene Höchstgewicht des Luftfahrzeugs.

(2) Die Höchstsumme des Schadensersatzes für jede verletzte Person beträgt einhundertfünfunddreißigtausend Deutsche Mark. Das gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.

(3) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses zustehen, die Höchstbeträge nach Absatz 1, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen vorbehaltlich des Absatzes 4 in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

(4) Beruhen die Schadensersatzansprüche sowohl auf Sachschäden als auch auf Personenschäden, so dient die Hälfte des nach Absatz 1 Satz 1 errechneten Betrages vorzugsweise für den Ersatz von Personenschäden. Reicht dieser Betrag nicht aus, so ist er anteilmäßig auf die Ansprüche zu verteilen. Der übrige Teil des nach Absatz 1 Satz 1 errechneten Betrages ist anteilmäßig für den Ersatz von Sachschäden und für die noch ungedeckten Ansprüche aus Personenschäden zu verwenden."

10. a) In § 43 Abs. 1 wird Satz 2 durch folgende Sätze 2 und 3 ersetzt:

„Das gilt nicht, wenn der Bund oder ein Land Halter ist. Wird zur Sicherung eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen, so gelten für diese §§ 158 c bis 158 h des Gesetzes über den Versicherungsvertrag."

b) In § 43 Abs. 3 Satz 1 werden die Worte „das Unternehmen aufgegeben worden" durch die Worte „derjenige, der die Sicherheit geleistet hat, nicht mehr Halter" ersetzt.

c) In § 43 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Durch Rechtsverordnung können Ausnahmen von Absatz 1 Satz 1 für Luftfahrzeuge vorgesehen werden, die nicht zulassungspflichtig sind und für deren Aufstieg es auch einer Erlaubnis nicht bedarf."

11. a) In § 46 Abs. 1 Satz 1 wird das Wort „fünfunddreißigtausend" durch das Wort „siebenundsechzigtausendfünfhundert" ersetzt.

b) In § 46 Abs. 2 Satz 1 werden die Worte „siebzig Deutsche Mark" durch die Worte „siebenundsechzig 50/100 Deutsche Mark" ersetzt.

c) In § 46 Abs. 3 wird das Wort „eintausendvierhundert" durch das Wort „eintausenddreihundertfünfzig" ersetzt.

12. § 48 erhält folgende Fassung:

„§ 48

(1) Der Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, kann gegen den Luftfrachtführer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Unterabschnitt vorgesehen sind. Ist jedoch der Schaden von dem Luftfrachtführer oder einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grobfahrlässig herbeigeführt worden, so bleibt die Haftung nach den allgemeinen gesetzlichen

Vorschriften unberührt; die Haftungsbeschränkungen dieses Unterabschnitts gelten in diesem Falle nicht.

(2) Die gesetzlichen Vorschriften, nach denen andere Personen für den Schaden haften, bleiben unberührt. Die Leute des Luftfrachtführers, die in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, haften jedoch nur bis zu den Beträgen des § 46, es sei denn, daß ihnen Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt.

(3) Der Gesamtbetrag, der von dem Luftfrachtführer und seinen Leuten als Schadensersatz zu leisten ist, darf vorbehaltlich einer weitergehenden Haftung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit die Beträge des § 46 nicht übersteigen."

13. a) § 49 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Betreibt ein Luftfrachtführer ein Luftfahrtunternehmen, so darf seine Haftung auf Grund der §§ 44 bis 48 im voraus durch Vereinbarung weder ausgeschlossen noch beschränkt werden. Das gleiche gilt für sonstige Luftfrachtführer, die jemanden gegen Entgelt oder im Zusammenhang mit ihrem Beruf oder Gewerbe im Luftfahrzeug befördern."

b) In § 49 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Absatz 1 findet keine Anwendung auf die Haftung für Schäden, die aus der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel entstehen."

14. Nach § 49 wird folgender § 49 a eingefügt:

„§ 49 a

(1) Führt ein Dritter die Luftbeförderung, zu der sich ein Luftfrachtführer verpflichtet hat, mit dessen Einverständnis aus, so haftet auch der Dritte für Schäden an den beförderten Personen oder Sachen wie ein Luftfrachtführer. Bis zum Beweis des Gegenteils wird vermutet, daß die Beförderung mit Einverständnis des Luftfrachtführers ausgeführt worden ist.

(2) Führt der Dritte die Luftbeförderung nur auf einer Teilstrecke aus, so haftet er, sofern sich nicht aus besonderen Vorschriften oder Vereinbarungen etwas anderes ergibt, nur für Schäden, die auf dieser Beförderungsstrecke entstehen. Ist streitig, ob der Schaden auf dieser Beförderungsstrecke entstanden ist, so trifft die Beweislast den Dritten.

(3) Die Handlungen und Unterlassungen des Dritten und seiner in Ausführung ihrer Verrichtungen handelnden Leute gelten als solche des Luftfrachtführers. Die Handlungen und Unterlassungen des Luftfrachtführers und seiner in Ausführung ihrer Verrichtungen handelnden Leute gelten als solche des Dritten, es sei denn, daß sie sich nicht auf die von dem Dritten ausgeführte Beförderung beziehen; jedoch haftet der Dritte für diese Handlungen und Unterlassungen in jedem Fall nur bis zu den Beträgen des § 46. Eine Vereinbarung über die Übernahme von Verpflichtungen, die in den Vorschriften dieses Unterabschnitts nicht vorgesehen sind, ein Verzicht auf die in diesen Vorschriften begründeten Rechte sowie die Erklärung eines Lieferwertes nach § 46 Abs. 2 Satz 2 wirken nicht gegen den Dritten, es sei denn, daß er zugestimmt hat.

(4) §§ 48 und 49 gelten entsprechend. Jedoch richtet sich die Zulässigkeit eines Haftungsausschlusses oder einer Haftungsbeschränkung des Dritten danach, ob der Luftfrachtführer nach § 49 Abs. 1 seine Haftung ausschließen oder beschränken darf."

15. § 51 erhält folgende Fassung:

„§ 51

Ist der Schaden bei einer internationalen Luftbeförderung entstanden, so gelten das Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 12. Oktober 1929 (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 1039) und das zu seiner Durchführung ergangene Gesetz vom 15. Dezember 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 1079), das Haager Protokoll vom 28. September 1955 zur Änderung des Warschauer Abkommens (Bundesgesetzbl. 1958 II S. 292) und das Zusatzabkommen von Guadalajara vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen (Bundesgesetzbl. 1963 II S. ....), soweit diese Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten und auf die Luftbeförderung anzuwenden sind."

16. a) In § 56 Abs. 2 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„In dem Fall des § 49 a kann die Klage gegen den Dritten auch in dem Gerichtsstand des Luftfrachtführers und die Klage gegen den Luftfrachtführer auch in dem Gerichtsstand des Dritten erhoben werden."

b) In § 56 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Ist auf die Luftbeförderung eines der in § 51 genannten Abkommen anzuwenden, so bestimmt sich der Gerichtsstand nur nach diesem Abkommen."

III. Änderungen von Vorschriften des Dritten Abschnitts:

17. a) § 58 Nr. 11 erhält folgende Fassung:

„11. den schriftlichen Auflagen einer Erlaubnis nach § 2 Abs. 6 und 7, § 5 Abs. 1 und § 25 Abs. 1 oder einer Genehmigung nach § 6 Abs. 1, § 20 Abs. 1, §§ 21, 22, 24 Abs. 1 oder § 27 Abs. 3 oder einer Beschränkung nach § 23 a zuwiderhandelt, wenn darin ausdrücklich auf die Bußgeldbestimmungen dieses Gesetzes hingewiesen war,".

b) In § 58 Nr. 13 werden die Worte „vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes" durch die Worte „vor dem 10. Januar 1959" ersetzt.

c) In § 58 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Räumt der Betroffene eine Ordnungswidrigkeit vorbehaltlos ein, so ist die Durchführung einer Unterwerfungsverhandlung nach § 67 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 25. März 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 177) zulässig."

Artikel 2

Ist das schädigende Ereignis im Sinne der §§ 33 und 44 des Luftverkehrsgesetzes vor Inkrafttreten dieses Gesetzes eingetreten, so kann Schadensersatz nur nach Maßgabe der bisher geltenden Vorschriften verlangt werden.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

Artikel 4

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Luftverkehrsgesetz in neuer Fassung bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu berichtigen.

Artikel 5

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Das Schwergewicht des Entwurfs liegt auf der Änderung der haftungsrechtlichen Vorschriften des Zweiten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes. Bei der 5. Änderung des LuftVG durch das Gesetz vom 5. Dezember 1958 (Bundesgesetzbl. I S. 899) wurden diese Vorschriften im wesentlichen unverändert gelassen, weil die Höhe der Haftungshöchstbeträge sowohl für Schäden, die Dritte durch den Betrieb eines Luftfahrzeugs erleiden, als auch für Schäden der Fluggäste oder der Absender bereits durch das Gesetz über Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrsrechts und des Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) geändert worden war.

Schon damals hatte die Bundesregierung angekündigt, daß eine weitere Anpassung der Haftungshöchstbeträge erforderlich werden würde, wenn internationale Abkommen andere Haftungssummen vorsehen. Das ist jetzt der Fall. Das Haager Protokoll vom 28. September 1955 (Bundesgesetzbl. 1958 II S. 292), welches das Warschauer Abkommen von 1929 (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 1039) abändert, wird in Kürze in Kraft treten. Es sieht eine Erhöhung der Haftungshöchstbeträge für Personenschäden vor. Auch die Höchstbeträge für die Haftung der Luftfahrzeughalter für Schäden, die Dritte durch den Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall auf der Erde erleiden, sind angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik nicht mehr ausreichend. Sie bleiben auch hinter den Haftungssummen des Römer Abkommens vom 7. Oktober 1952, abgedruckt bei Alex Meyer, Internationale Luftfahrtabkommen, Band II (1955) Seite 82 ff., zurück.

Weitere Änderungen dienen der Vereinheitlichung des Rechts für die Haftung bei internationaler und bei innerstaatlicher Beförderung. Dabei sollen insbesondere auch die Regeln des Zusatzabkommens von Guadalajara vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen von 1929 (BT-Drucksache IV/1254) in das innerstaatliche Recht übernommen werden, welche die Haftung im Falle der Ausführung der Beförderung durch einen anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer betreffen.

Gelegentlich dieser dringlichen Änderungen der Vorschriften des Zweiten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes sollen auch einige zweckmäßige Änderungen und Ergänzungen der Vorschriften des Ersten und Dritten Abschnitts dieses Gesetzes vorgenommen werden. Diese Änderungen dienen im wesentlichen der Klarstellung und der Anpassung an geänderte staatsrechtliche oder technische Verhältnisse.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu I. Änderungen von Vorschriften des Ersten Abschnitts

Zu Nr. 1

Der bisher verwendete Begriff „Hubschrauber" ist zu eng. Der Oberbegriff für die Sondertypen Hub-, Trag- und Flugschrauber ist nunmehr allgemein und international „Drehflügler".

Zu Nr. 2 Buchstaben a und b

Die bisher in diesen Vorschriften enthaltene Zuständigkeitsregelung ist aus systematischen Gründen an den Schluß des Abschnitts genommen worden. Sie ergibt sich nunmehr aus § 30 Abs. 2 und § 31.

Neu aufgenommen ist in § 2 Abs. 7 eine Regelung für den Fall, daß das Luftfahrzeug, ohne einzufliegen (z. B. auf dem Landewege), in die Bundesrepublik verbracht und hier in Betrieb genommen werden soll. Satz 2 soll klarstellen, daß die Erlaubnis nicht nur im Einzelfall, sondern auch für bestimmte Arten von Flügen allgemein erteilt werden kann. Satz 3 soll verdeutlichen, daß internationale Verpflichtungen der Bundesrepublik, den Einflug ohne besondere Erlaubnis zu erteilen, wie dies z. B. in Artikel 5 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation vom 7. Dezember 1944 von Chikago vorgesehen ist, den Vorrang genießen.

Zu Nr. 3 Buchstaben a und b

Die Änderung dient der Klarstellung und der Anpassung an den Wortlaut ähnlicher Vorschriften im Verkehrsrecht (§ 22 PBefG und § 3 Abs. 1 EVO). Die bisherige Fassung mußte zwar richtig auch schon dahin verstanden werden, daß ein Luftfahrtunternehmen (§ 20), das eine Betriebspflicht nach § 21 hat, auch Personen oder Fracht befördern muß, d. h. also einer Betriebsbeförderungspflicht unterliegt. Die neue Fassung soll aber aufgetretene Zweifel an dieser Auslegung ausschließen.

Zu Nr. 4

Die Einfügung dieser Vorschrift ist im Hinblick auf besondere staatsrechtliche Verhältnisse in anderen Staaten notwendig. Die Praxis hat gezeigt, daß in verschiedenen Staaten trotz bestehenden Luftverkehrsabkommen die zuständigen Behörden sich als berechtigt ansehen, auf Grund innerstaatlichen Rechts den deutschen Luftfahrtunternehmen Beschränkungen, z. B. Beförderungsquoten und ähnliches, aufzu-

erlegen. Die betreffenden Staaten sind teilweise der Ansicht, daß ihr innerstaatliches Recht gleichberechtigt neben den Luftverkehrs-Abkommen oder -Übereinkommen steht. Damit die Bundesrepublik nicht in jedem Fall gezwungen ist, das Abkommen oder Übereinkommen zu kündigen, sollen die Luftfahrtbehörden berechtigt sein, entsprechende Maßnahmen gegen die Luftfahrtunternehmen des in Betracht kommenden Staates zu treffen, um die Gegenseitigkeit herzustellen und zu gewährleisten.

Zu Nr. 5 Buchstaben a bis c

Es hat sich als notwendig erwiesen, für bestimmte Typen von Luftfahrzeugen, bei denen infolge ihrer Eigenschaften das Gelände oder Gebiet der Landung nicht voraussehbar ist, eine Ausnahmeregelung zu treffen. Das gleiche gilt für Landungen zur Unfallhilfe, wobei es sich nicht nur um Hilfe bei Luftfahrzeugunfällen, sondern auch bei Unfällen anderer Art handeln kann.

Zu Nr. 6 Buchstabe a

Die Änderung des Absatzes 1 gibt den nunmehr auf Grund des Nord-Atlantik-Vertrages und des Zusatzabkommens vom 3. August 1959 in der Bundesrepublik stationierten Truppen die gleiche Rechtsstellung wie der Bundeswehr. Die Notwendigkeit für eine derartige Regelung ergibt sich aus dem Sinn und Zweck der Stationierung der Truppen.

Zu Nr. 6 Buchstabe b

Im Hinblick auf die Souveränität der Bundesrepublik soll die Zuständigkeit für Verwaltungsakte, die im Bereich der stationierten Truppen auf Grund des Luftverkehrsgesetzes erforderlich sind, dem Bundesminister der Verteidigung übertragen werden. Diese Verwaltungsakte müssen ihrer Natur nach für die bewaffneten Streitkräfte einheitlich sein. Darüber hinaus wird dem Bundesminister der Verteidigung auch die Erteilung der Erlaubnisse nach § 2 Abs. 7 und § 27 Abs. 1 und 2 für andere militärische Luftfahrzeuge zugewiesen, d. h. auch für militärische Luftfahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik stationiert sind. Die Entscheidung über den Einflug solcher Luftfahrzeuge und über das mitzuführende Gerät soll aber wegen etwaiger Auswirkungen auf den sonstigen Luftverkehr in der Bundesrepublik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr getroffen werden.

Zu Nr. 7 Buchstaben a bis e

Die Einfügung des Absatzes 1 [Änderung zu a)] ist eine Folge der Einfügung des Artikels 87 d in das Grundgesetz. Die Vorschrift soll den Aufbau der bundeseigenen Luftverkehrsverwaltung klarstellen. Die Änderungen zu b) und e) sind redaktioneller Art, diejenigen zu c) und d) entsprechen der Änderung unter Nr. 1.

Zu Nr. 8 Buchstaben a, b und d

Die Änderungen dienen der Klarstellung.

Zu Nr. 8 Buchstabe c

In der Praxis hat sich die Notwendigkeit ergeben, von einem Teil der im Gesetz vorgesehenen Pflichten Ausnahmen, d. h. Befreiungen durch Rechtsverordnung, zuzulassen. Das soll durch den neu einzufügenden Satz ermöglicht werden, jedoch mit der Einschränkung, daß die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährdet werden darf.

Zu Nr. 8 Buchstabe e

In der Praxis hat sich gezeigt, daß es notwendig ist, Einzelheiten z. B. über das Verhalten im Luftraum durch die Bundesanstalt für Flugsicherung regeln zu lassen. Dieser Notwendigkeit trägt die erweiterte Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr Rechnung, die Regelung von Einzelheiten nachgeordneten Stellen zu übertragen.

Zu Nr. 8 Buchstabe f

Die bisherige Fassung war nicht vollständig, da sie nicht vorsah, daß der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen durch Rechtsverordnung bestimmen kann, welche Personen eines Flugfunkzeugnisses bedürfen.

Zu Nr. 8 Buchstabe g

Die Änderung ist eine Folge der Regelung, die in dem Gesetz zur Einfügung eines Artikels 87 d über die Luftverkehrsverwaltung in das Grundgesetz und in dem Gesetz über Zuständigkeiten in der Luftverkehrsverwaltung vom 8. Februar 1961 getroffen wurde.

Zu II. Änderungen von Vorschriften des Zweiten Abschnitts

Nr. 9 und 10 ändern die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes über die Haftung des Luftfahrzeughalters für Schäden, die Dritte bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs durch einen Unfall erleiden, Nr. 11 bis 15 die Vorschriften über die Haftung des Luftfrachtführers gegenüber Fluggästen und Absendern von Frachtgut. In Nr. 16 wird die Vorschrift über die Gerichtsstände für Schadensersatzklagen ergänzt.

Zu Nr. 9

§ 37 Abs. 1 begrenzt die Höhe der Haftung für Schäden, die Dritte bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall erleiden. Die Haftungshöchstbeträge sind bisher bei Luftfahrzeugen mit einem Fluggewicht unter 1000 kg 100 000 DM, bei einem Fluggewicht von mehr als 1000 kg, aber weniger als 2500 kg, 175 000 DM und bei schwereren Luftfahrzeugen 70 DM für jedes Kilogramm, höchstens jedoch 550 000 DM. Die Höchstsumme des Schadensersatzes für jede verletzte Person beträgt bisher 55 000 DM. Angesichts der Größe und der hohen

Geschwindigkeiten moderner Luftfahrzeuge sind diese Haftungshöchstbeträge unzureichend. Eine fühlbare Erhöhung erscheint unerläßlich. Nach dem Entwurf sollen sie an die Sätze des Römer Abkommens von 1952 über Schäden, welche Dritten auf der Erde durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden, abgedruckt bei Alex Meyer, Internationale Luftfahrtabkommen, Band II (1955) Seite 82 ff., angepaßt werden. Die Bundesrepublik Deutschland ist dem Abkommen zwar bisher nicht beigetreten, weil das Abkommen Regelungen enthält, die mit dem innerstaatlichen Recht nicht ohne weiteres vereinbar sind. Bisher ist auch nur eine geringe Zahl von Staaten Mitglied des Abkommens geworden. Seine Haftungshöchstbeträge bilden aber gleichwohl einen internationalen Maßstab für die Höhe der Haftung des Luftfahrzeughalters für Drittschäden. Die Haftungssummen sind dort in Franken ausgedrückt, wobei ein Franken einen Wert von 65,5 Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt hat (Artikel 11 Abs. 4 des Römer Abkommens). Die entsprechenden Frankenbeträge des Warschauer Abkommens von 1929 werden auf Grund der Verordnung vom 7. Februar 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 63) im Verhältnis von 100 Franken gleich 27 DM umgerechnet. Bei Anwendung dieses Umrechnungssatzes ergeben sich die in der Neufassung des § 37 Abs. 1 vorgesehenen Summen. Den Umfang der Änderung der Haftungshöchstbeträge gegenüber dem bisherigen Recht zeigt folgende Übersicht:

Haftungshöchstbetrages 35 %. Die mäßige Erhöhung ist für die Halter von Sportflugzeugen erträglich. Bei den großen Düsenverkehrsflugzeugen z. B. vom Typ Boeing 707, deren Gewicht bei 140 000 kg liegt, erhöht sich die Haftungshöchstsumme dagegen von 550 000 DM auf 5 265 000 DM, d. h. auf nahezu das Zehnfache.

In dem neuen § 37 Abs. 2 Satz 1 wird der Haftungshöchstbetrag für jede verletzte Person von 55 000 DM auf 135 000 DM erhöht. § 37 Abs. 2 Satz 2 übernimmt sachlich unverändert den bisherigen § 37 Abs. 3.

Der neue § 37 Abs. 3 entspricht dem bisherigen § 37 Abs. 4.

Der neue § 37 Abs. 4 bestimmt — wie bisher § 37 Abs. 2 — die Aufteilung der Entschädigung auf Personen- und Sachschäden. Nach der bisher geltenden Regelung sind zwei Drittel des Haftungshöchstbetrages für den Ersatz von Personenschäden und ein Drittel für Sachschäden zu verwenden. Für Sachschäden nicht in Anspruch genommene Beträge können zum Ersatz der Personenschäden herangezogen werden. Demgegenüber sieht das Römer Abkommen von 1952 in Artikel 14 b vor, daß eine Hälfte des Haftungshöchstbetrages vorzugsweise für den Ersatz der Personenschäden dient, während die andere Hälfte anteilmäßig auf die nicht gedeckten Ansprüche für Personenschäden und für die Sachschäden heranzuziehen ist. Diese Aufteilung der Entschädigung wirkt sich für den Ersatz der Personenschäden ungünstiger aus, wenn die Sachschäden überwiegen. Sie ist jedoch für den Ersatz der Personenschäden günstiger, wenn diese den größten

Haftungshöchstbeträge

bisher		künftig	
Gewicht des Luftfahrzeugs		Gewicht des Luftfahrzeugs	
unter 1000 kg	100 000 DM	bis 1 000 kg	135 000 DM
mehr als 1000 kg aber weniger als 2500 kg	175 000 DM	über 1 000 kg bis 6 000 kg	135 000 DM zuzüglich 108 DM je kg über 1000 kg
über 2500 kg	70 DM je kg jedoch höchstens 550 000 DM	über 6 000 kg bis 20 000 kg	675 000 DM zuzüglich 67,50 DM je kg über 6000 kg
		über 20 000 kg bis 50 000 kg	1 620 000 DM zuzüglich 40,50 DM je kg über 20 000 kg
		über 50 000 kg	2 835 000 DM zuzüglich 27 DM je kg über 50 000 kg

Eine absolute Haftungsobergrenze entfällt künftig, weil mit höherem Fluggewicht auch die Haftungshöchstsumme steigt. Bei Luftfahrzeugen der unteren Gewichtsklasse bis 1000 kg, zu der vornehmlich die Sportflugzeuge gehören, beträgt die Steigerung des

Teil des Schadens ausmachen. Im Interesse der Vereinheitlichung des internationalen und innerstaatlichen Rechts übernimmt der Entwurf die Regelung des Römer Abkommens von 1952.

Zu Nr. 10

Nach der Neufassung des § 43 Abs. 1 Satz 2 werden neben dem Bund nunmehr auch die Länder, sofern sie Halter eines Luftfahrzeugs sind, von den Versicherungs- und Hinterlegungspflichten befreit. § 43 Abs. 1 Satz 3 stellt klar, daß auf die nach § 43 Abs. 1 Satz 1 abzuschließende Haftpflichtversicherung die Vorschriften des Gesetzes über den Versicherungsvertrag, welche die Pflichtversicherung betreffen, anzuwenden sind.

Nach dem neugefaßten § 43 Abs. 3 Satz 1 kommt es für die Rückgabe der Sicherheit darauf an, ob derjenige, der die Sicherheit geleistet hat, nicht mehr Halter des Luftfahrzeugs ist. Auf die Aufgabe des Unternehmens wird nicht mehr abgestellt.

§ 43 Abs. 4 schafft die Möglichkeit, kleines Luftfahrtgerät, soweit es von der Zulassungs- oder Erlaubnispflicht ausgenommen ist, auch von den Versicherungs- und Hinterlegungspflichten zu befreien, weil bei seinem Betrieb eine Gefährdung der Öffentlichkeit nicht zu befürchten ist.

Zu Nr. 11

Die bisher geltenden Haftungshöchstbeträge des § 46 für Schäden, welche die Fluggäste oder im Falle der Güterbeförderung die Absender erleiden, entsprechen den Beträgen des Warschauer Abkommens von 1929 in der ursprünglichen Fassung (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 1039). Die in Franken ausgedrückten Haftungshöchstbeträge waren auf Grund der Ersten Umrechnungsverordnung vom 4. November 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1748) im Verhältnis von 100 Franken gleich 28 DM umgerechnet worden.

Eine Änderung der Haftungshöchstbeträge ist aus zwei Gründen erforderlich: Einmal wird in Kürze das Haager Protokoll vom 28. September 1955 (Bundesgesetzbl. 1958 II S. 292) in Kraft treten, welches die Haftungshöchstbeträge des Warschauer Abkommens für Personenschäden verdoppelt (bisher 125 000 Franken, künftig 250 000 Franken). Zum anderen ist durch die Zweite Umrechnungsverordnung vom 7. Februar 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 63) der Umrechnungssatz des Franken in DM im Zuge der Aufwertung geändert worden. Er beträgt jetzt 100 Franken gleich 27 DM. Diese Änderung hat eine geringfügige Senkung der Haftungshöchstsummen im DM-Bereich zur Folge. Im Interesse der Vereinheitlichung des Rechts für die internationale und innerstaatliche Luftbeförderung sollen die Haftungshöchstbeträge entsprechend geändert werden.

Die Änderung der Haftungshöchstbeträge zeigt folgende Übersicht:

Haftungshöchstbeträge

	bisher	künftig
für Personenschäden	35 000 DM	67 500 DM
für Schäden an Gepäck in der Obhut des Fluggastes	1 400 DM	1 350 DM
für Schäden an aufgegebenem Reisegepäck und an Frachtgut pro Kilo	70 DM	67,50 DM

Zu Nr. 12

Die Änderung des Absatzes 1 hat nur redaktionelle Bedeutung. Satz 1 ist an die Fassung des Artikels 24 Abs. 1 des Warschauer Abkommens von 1929 (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 1039) angepaßt. In Satz 2 sollen im Interesse eines einheitlichen Sprachgebrauchs die Worte „dieses Gesetzes" durch die Worte „dieses Unterabschnitts" ersetzt werden.

Der neugefaßte Absatz 2 beschränkt die Haftung der Leute des Luftfrachtführers. Die Vorschrift hat ihr Vorbild in Artikel 25 A des Warschauer Abkommens von 1929 in der Fassung des Haager Protokolls von 1955 (Bundesgesetzbl. 1958 II S. 292). Dort wird die Haftung der Leute gegenüber den Fluggästen und Absendern in derselben Weise wie die des Luftfrachtführers begrenzt. Dieses im internationalen Luftrecht herrschende Prinzip übernimmt Absatz 2 für den Bereich der Luftbeförderung in das innerstaatliche Recht, das sogar für die Haftung des Luftfrachtführers aus dem Beförderungsvertrag bei leichter Fahrlässigkeit die summenmäßig begrenzte Haftung vorsieht. Die Änderung des Absatzes 2 läßt die Rechtsbeziehungen der Leute zu dem Luftfrachtführer unberührt.

Der neue Absatz 3 stellt klar, daß der Gesamtbetrag, den der Geschädigte von dem Luftfrachtführer und seinen Leuten verlangen kann, den Haftungshöchstbetrag des § 46 nicht übersteigen darf. Luftfrachtführer und jeder der Leute haften insoweit als Gesamtschuldner, so daß eine Kumulierung der Haftungen vermieden wird.

Zu Nr. 13

Die Neufassung des Absatzes 1 dient der Anpassung an §§ 44 bis 48. Dort wird bestimmt, daß die Haftung für Schäden bei der Luftbeförderung den Luftfrachtführer trifft. Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeughalter sind nur haftpflichtig, soweit sie als Luftfrachtführer die Beförderung ausführen. Dies stellt die Neufassung klar.

Der neue Absatz 3 entspricht dem durch das Haager Protokoll von 1955 eingefügten Artikel 23 Abs. 2 des Warschauer Abkommens. Der Luftfrachtführer soll sich von Schäden freizeichnen dürfen, die aus der Eigenart des Frachtgutes oder aus einem dem Frachtgut bereits anhaftendem Mangel entstehen. Dies entspricht der seerechtlichen Regelung in § 608 Abs. 1 Nr. 7 des Handelsgesetzbuches.

Zu Nr. 14

Die Beförderung, zu der sich der Luftfrachtführer verpflichtet hat, wird aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen vielfach nicht durch diesen selbst, sondern durch einen Dritten ausgeführt. In diesen Fällen können bei dem Ersatz von Schäden Schwierigkeiten auftreten, weil nach dem bisher geltenden Recht die §§ 44 ff. nur im Verhältnis des Luftfrachtführers zu dem Benutzer (Fluggast oder Absender) und nicht auch zwischen dem Benutzer und dem Dritten gelten. Bei internationalen Beförderungen bestimmt künftig das Abkommen von Guadalajara vom 18. September 1961, welches die Bundesrepublik unterzeichnet hat und dessen Ratifikation vorbereitet wird (BT-Drucksache IV/1254), daß auch der Dritte den Haftungsregeln, die für den Luftfrachtführer gelten, unterliegt. Dies ordnet der neue § 49 a für die innerstaatlichen Beförderungen an.

Absatz 1 unterwirft einen Dritten, der die Luftbeförderung zu der sich der Luftfrachtführer verpflichtet hat, ausführt, den Haftungsregeln der §§ 44 bis 48 LuftVG. Voraussetzung ist, daß der Dritte die Beförderung als solche übernimmt. Personen, die lediglich an der Ausführung der Beförderung mitwirken, ohne sie als Ganzes zu übernehmen, fallen nicht unter die Vorschrift. Desgleichen erfaßt Absatz 1 nicht die Leute des Luftfrachtführers. Ihre Haftung richtet sich nach § 48 Abs. 2. Satz 2 regelt im Interesse der Benutzer die Beweislast für das Einverständnis dahin, daß das Einverständnis bis zum Beweis des Gegenteils vermutet wird.

Absatz 2 ordnet die Anwendung des Absatzes 1 auch für den Fall an, daß der Dritte die Beförderung nur auf einer Teilstrecke übernimmt. Der Dritte haftet in diesem Fall jedoch nur für Schäden, die auf der von ihm ausgeführten Beförderung entstanden sind. Die Beweislast trifft nach Absatz 2 Satz 2 den Dritten. Eine Vorschrift, die etwas anderes bestimmt, ist beispielsweise § 432 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches. Nach dieser Vorschrift tritt ein nachfolgender Frachtführer in den ursprünglichen Frachtvertrag ein, wenn er Frachtgut und Frachtbrief von dem ersten Frachtführer übernimmt. Sofern im Einzelfall auf die Luftbeförderung von Frachtgut diese Vorschrift anwendbar ist, sollen die aus ihr folgenden, gegenüber § 49 a Abs. 1 und 2 weitergehenden Ansprüche unberührt bleiben, um den Absender im Vergleich zum bisherigen Recht nicht schlechter zu stellen. Gleiches soll gelten, wenn die Parteien eine entsprechende Vereinbarung getroffen haben.

Absatz 3 ordnet eine gegenseitige Anrechnung der Handlungen und Unterlassungen des Luftfrachtführers und des Dritten an.

Diese Regelung entspricht dem Artikel III des Abkommens von Guadalajara.

Absatz 4: Die entsprechende Anwendung der §§ 48 und 49 bedeutet, daß Ansprüche gegen den Dritten nur auf Grund des § 49 a Abs. 1 i. V. m. § 44 LuftVG geltend gemacht werden können. Die Haftung des Dritten auf Grund der allgemeinen Vorschriften, insbesondere der Vorschriften über die unerlaubte Handlung (§§ 823 ff. BGB), beschränkt sich auf den Fall, daß dem Dritten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Des weiteren gilt für die Haftung der Leute des Dritten die Haftungsbeschränkung des § 48 Abs. 2 Satz 2 i. V. m. § 46 LuftVG. Eine Freizeichnung von der Haftung des Dritten ist im gleichen Umfang unzulässig, wie bei dem Luftfrachtführer. Bei der Anwendung des § 49 Abs. 1 soll es darauf ankommen, ob der Luftfrachtführer — nicht der Dritte — ein Luftfahrtunternehmen betreibt oder sich gegenüber dem Benutzer zu einer entgeltlichen oder unentgeltlichen Beförderung verpflichtet hat.

Zu Nr. 15

§ 51 in der bisherigen Fassung stellt klar, daß für Schäden, die bei einer internationalen Beförderung entstanden sind, die Rechte und Pflichten der Beteiligten sich nach dem Warschauer Abkommen von 1929 richten. Die Vorschrift wird um das Haager Protokoll von 1955 und das Abkommen von Guadalajara von 1921 ergänzt. Soweit diese Übereinkommen auf die internationale Beförderung anwendbar und für die Bundesrepublik in Kraft getreten sind, richten sich die Rechte und Pflichten der an der Luftbeförderung Beteiligten auch nach diesen Übereinkommen. Subsidiär bleiben wie bisher §§ 44 ff. LuftVG anwendbar.

Zu Nr. 16

Die Erweiterung der Gerichtsstände nach dem neuen § 56 Abs. 2 Satz 2 folgt aus der Einfügung des § 49 a mit Vorschriften für die Fälle, in denen die Beförderung auf der ganzen Strecke oder auf einer Teilstrecke nicht vom Luftfrachtführer selbst, sondern von dem Dritten ausgeführt wird (dazu Nr. 14). Der Dritte soll auch in dem Gerichtsstand, in dem der Luftfrachtführer verklagt werden kann, und der Luftfrachtführer auch in dem Gerichtsstand des Dritten verklagt werden können. Die Regelung entspricht dem Artikel VIII des Abkommens von Guadalajara.

Zu III. Änderungen von Vorschriften des Dritten Abschnitts

Zu Nr. 17 Buchstaben a und b

Die Änderungen entsprechen einem Erfordernis der Praxis. Der neueingefügte § 23 a mußte ebenfalls mit einem Bußgeld bewehrt werden. Die Änderung der Nr. 13 soll klarstellen, daß es sich um die Vorschriften handelt, die vor der Novellierung vom 5. Dezember 1958 ergangen sind.

Zu Nr. 17 Buchstabe c

Nach den Erfahrungen der Praxis ist es notwendig, das in § 67 des Ordnungswidrigkeitsgesetzes vorgesehene Unterwerfungsverfahren auch im Bereich der Luftfahrt anzuwenden.

Zu Artikel 2

Artikel 2 enthält eine dem Artikel 170 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch entsprechende Übergangsvorschrift. Danach soll die Änderung der Voraussetzungen und der Höhe der Schadensersatzansprüche erst für Schadensfälle wirksam werden, die nach Inkrafttreten des Änderungsgesetzes eingetreten sind.

Zu Artikel 3

Das Änderungsgesetz soll auch im Land Berlin gelten. Im Hinblick auf die dort bestehenden Beschränkungen der Zuständigkeiten im Bereich der Luftfahrt mußte jedoch in die Vorschrift ein entsprechender Vorbehalt aufgenommen werden.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 2 Abs. 6, 7 und neuer Abs. 8)

   a) In § 2 Abs. 6 ist Satz 2 zu streichen;

   b) in § 2 Abs. 7 ist Satz 2 zu streichen;

   c) in § 2 ist folgender neuer Absatz 8 anzufügen:

   „(8) Die Erlaubnis nach den Absätzen 6 und 7 kann allgemein oder für den Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden."

   Begründung

   Die Neuformulierung stellt klar, daß auch im Falle des Absatzes 6 die Erlaubnis allgemein und nicht nur für den Einzelfall erteilt werden kann.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe b** (§ 30 Abs. 2 Satz 1)

   In § 30 Abs. 2 ist Satz 1 eingangs wie folgt zu fassen:

   „Die Verwaltungszuständigkeiten auf Grund dieses Gesetzes ...".

   Begründung

   Der Begriff der Verwaltungsbehörden schließt den Begriff der höheren Verwaltungsbehörden ein, jedoch nicht die Ministerialinstanz.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a** (§ 31 Abs. 1)

   § 31 Abs. 1 ist wie folgt zu fassen:

   „(1) Die Aufgaben des Bundes nach diesem Gesetz werden, soweit es nichts anderes bestimmt, von dem Bundesminister für Verkehr oder einer von ihm bestimmten Stelle wahrgenommen. Erfolgt die Bestimmung durch Rechtsverordnung, so bedarf diese nicht der Zustimmung des Bundesrates. Das Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 70) und das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt vom 30. November 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 354) bleiben unberührt."

   Begründung

   Soweit die Delegation von Zuständigkeiten durch Rechtssatz vorgenommen wird, kann auf die Zustimmung des Bundesrates gemäß Artikel 80 Abs. 2 GG verzichtet werden, weil es sich um Zuständigkeiten innerhalb der bundeseigenen Verwaltung handelt. Im übrigen bezweckt die Neuformulierung eine bessere Abgrenzung der Aufgabenzuweisung.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe a** (§ 46 Abs. 1 Satz 1)

   Im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens sollte geprüft werden, ob nicht im Hinblick auf die in Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe a (§ 46 Abs. 1 Satz 1) vorgeschlagene Erhöhung der Haftungshöchstbeträge für Personenschäden die in § 50 LuftVG enthaltene Mindesthöhe der Unfallversicherungssumme einer Änderung bedarf.

5. **Artikel 3** ist wie folgt zu fassen:

   „Artikel 3

   Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung dieses Gesetzes gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes, soweit in diesen Rechtsverordnungen die Geltung in Berlin nicht ausdrücklich ausgeschlossen wird. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

   Begründung

   Da der Luftverkehr von und nach Berlin alliierten Vorbehalten unterliegt, kann das Luftverkehrsgesetz nur teilweise in Berlin angewendet werden. Der Umfang der in Berlin anwendbaren Bestimmungen ist jedoch zur Zeit unklar. Diese Unklarheiten sollen anläßlich der Neufassung des Luftverkehrsgesetzes beseitigt werden. Das Luftverkehrsgesetz soll zu diesem Zweck auf Berlin voll erstreckt werden. Anschließend wird der Senat von Berlin die Alliierte Kommandantur bitten, nach der Veröffentlichung der Neufassung des Luftverkehrsgesetzes durch den Bundesminister für Verkehr die in Berlin anwendbaren Bestimmungen erneut zu bezeichnen.

   Die Berlin-Klausel bedarf ferner eines Zusatzes über die Geltung von Rechtsverordnungen in Berlin (Abschnitt I, 2 d des Kabinettsbeschlusses der Bundesregierung über die Fassung der Vorschriften zur Erstreckung von Bundesrecht auf Berlin).

Anlage 3

Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates

I.

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen **Nr. 1 bis 3** zu.

II.

Zum Änderungsvorschlag **Nr. 4** bemerkt die Bundesregierung folgendes:

Die Frage, ob im Hinblick auf die Änderung des Haftungshöchstbetrages des § 46 Abs. 1 durch den vorliegenden Gesetzentwurf auch eine Erhöhung der Unfallversicherungssumme in § 50 LuftVG notwendig ist, wurde von der Bundesregierung bereits eingehend geprüft. Nach ihrer Ansicht ist eine Erhöhung vor allem aus folgenden Überlegungen nicht vordringlich:

1. Die Unfallversicherung nach § 50 LuftVG ist keine die Haftung des Luftfahrtunternehmens nach den §§ 44 ff. LuftVG deckende Versicherung. Sie ist vielmehr ein zusätzlicher Schutz für die Fluggäste, weil die Unfallversicherungssumme unabhängig von einer eigenen Haftpflicht des Luftfahrtunternehmens an die geschädigten Fluggäste oder deren Erben ausgezahlt wird. Daneben verbleibt den Fluggästen oder deren Erben die Möglichkeit, wegen eines über die Unfallversicherungssumme hinausgehenden Schadens (vgl. § 50 Satz 3 LuftVG) das Luftfahrtunternehmen auf Schadensersatz nach den §§ 44 ff. LuftVG in Anspruch zu nehmen. Berücksichtigt man, daß die Unfallversicherungssumme auch in dem Fall ausgezahlt wird, daß das Luftfahrtunternehmen zum Schadensersatz nicht verpflichtet ist, so dürfte eine Versicherungssumme von 35 000 DM im Falle des Todes oder der dauernden Invalidität ein angemessener Betrag sein.

2. Die Bundesregierung ist verpflichtet, neben den Interessen der Fluggäste auch die Interessen der Verkehrsträger wahrzunehmen. Für die deutschen Luftfahrtunternehmen würde eine Erhöhung der Unfallversicherungssumme von 35 000 DM auf 67 500 DM eine nicht vertretbare Mehrbelastung bedeuten. Die Unfallversicherungsprämie würde sich pro Sitzplatz und Jahr (ohne Berücksichtigung eines gewissen Mengenrabatts für größere Luftfahrtunternehmen) von 273 DM auf 522 DM, d. h. um 249 DM erhöhen. Das ist für den Betrieb eines Flugzeugs mit 100 Sitzplätzen eine Mehrbelastung von 24 900 DM pro Jahr und für den Betrieb eines Flugzeugs mit 160 Sitzplätzen eine Mehrbelastung von 39 840 DM pro Jahr.

   Im innerdeutschen Luftverkehr müßte eine solche Kostensteigerung zwangsläufig zu einer unerwünschten Erhöhung der Flugpreise führen. Im internationalen Flugverkehr wäre eine Flugpreiserhöhung nicht möglich, weil die Luftfahrtunternehmen an die IATA-Tarifbeschlüsse gebunden sind, bei denen Unfallversicherungsprämien nicht berücksichtigt werden. Insoweit müßten die erhöhten Unfallversicherungsprämien durch die Luftfahrtunternehmen selbst getragen werden, was nicht ohne Einfluß auf deren Rentabilität sein dürfte.

3. Nicht zuletzt ist zu berücksichtigen, daß die Sicherheit des Luftverkehrs bei dem derzeitigen Stand der technischen Entwicklung nicht mehr hinter der Sicherheit anderer Verkehrsträger zurücksteht und zum Teil sogar größer ist. Eine Erhöhung der Versicherungssumme erscheint auch aus diesem Gesichtspunkt nicht gerechtfertigt. Einem Fluggast, der trotzdem einen noch besseren Schutz wünscht, kann zugemutet werden, sich auf eigene Kosten höher zu versichern. Die Prämie hierfür ist gering. Sie beträgt bei Flügen innerhalb der Bundesrepublik für eine Versicherungssumme von 20 000 DM im Todesfall und 40 000 DM bei Invalidität nicht mehr als 5 DM.

III.

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag **Nr. 5** zu.